



Stadt Bern
Präsidialdirektion

Stadtplanungsamt



Überbauungsordnung

Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg

Mitwirkungsbericht

30.04.2024

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens	3
2	Durchführung des Verfahrens	4
3	Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben	5
4	Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben	6
4.1	Allgemeine Bemerkungen	6
4.2	Erschliessung, Parkierung, Mobilitätsmanagement	8
4.3	Städtebau, Architektur	13
4.4	Aussenraum	17
4.5	Energie, Ver- und Entsorgung	20

1. Gegenstand des Mitwirkungsverfahrens

Die Stadt Bern hat den Entwurf der Überbauungsordnung (ÜO) Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg mit Plan Nr. 1475/1 vom 10. Juni 2020 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt.

Der Wirkungsbereich der ÜO liegt auf der Grenze der beiden Stadtteile Mattenhof-Weissenbühl (III) im Osten und Bümpliz-Oberbottigen (VI) im Westen. Er umfasst die Parzelle GBBl.-Nr. 6/3989 (im Eigentum von ewb), Teile der Parzellen GBBl.-Nr. 6/4270 und GBBl.-Nr. 3/3737 (beide im Eigentum der BLS), einen kleinen Teil der Parzelle GBBl.-Nr. 3/3944 (im Eigentum der Schweizerischen Bundesbahn SBB) sowie die Parzelle GBBl.-Nr. 6/4900 und Teile der Parzellen GBBl.-Nr. 6/4418, GBBl.-Nr. 6/4618 und GBBl.-Nr. 6/4899 (alle im Eigentum der Stadt Bern).

Zusammen mit der Familiengartenanlage Ladenwandgut bildet das ewb/BLS-Areal einen Schlüsselraum im Herzen des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen. Aus dem heute gewerblich und industriell genutzten, eingezäunten Areal soll zukünftig ein lebendiger, urbaner, gemischt genutzter und öffentlich zugänglicher Quartierbaustein werden. Auf dem Areal soll – unter anderem in mehreren Hochhäusern – die Ansiedelung von weit über 1000 Arbeitsplätzen ermöglicht und Raum für mindestens 200 Wohnungen geschaffen werden. Weitere zentrale Elemente der geplanten Entwicklung sind die Öffnung des Areals sowie neue Wege für den Fuss und Fahrradverkehr.

Um die angestrebte Entwicklung zu ermöglichen, erarbeitete die Stadt Bern den Entwurf der zuhanden der öffentlichen Mitwirkung verabschiedeten ÜO Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg. Als Grundlage dafür wurde für das Areal im Jahr 2016 eine Testplanung durchgeführt. Die Erkenntnisse daraus wurden in den Folgejahren weiter vertieft und in einem städtebaulichen Konzept (2019) und der Charta Arealentwicklung (2020) festgehalten. Im Anschluss daran und an die öffentliche Mitwirkung zum Entwurf der vorliegenden ÜO haben die Eigentümerinnen des Areals parallel zum Planungsverfahren ein qualitätssicherndes Verfahren (zweistufiger Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) durchgeführt. Die ÜO Stöckackerstrasse 33 – Ladenwandweg wurde deshalb bis zu ihrer öffentlichen Auflage periodisch an Erkenntnisse aus dem Qualitätssicherungsverfahren und an das daraus resultierende Siegerprojekt angepasst.

Mit der ÜO sichert die Stadt Bern u.a. Art und Mass der künftigen Nutzung, die zulässigen Gebäude sowie den Zweck und die Gestaltung der Aussenräume verbindlich. Sie regelt die Erschliessung für den motorisierten Verkehr und die Wegverbindungen für Fussgänger und Fahrräder. Zudem sichert sie die heute bereits vorhandene Nutzung der Familiengärten, die ebenfalls Teil des Wirkungsbereichs ist, und klärt die Schnittstellen zu den angrenzenden Gebieten wie dem Quartier Stöckacker, dem zukünftigen Campus der Berner Fachhochschule, der Verschiebung der S-Bahnhaltestelle Stöckacker nach Osten und dem Europaplatz.

2. Durchführung des Verfahrens

Die öffentliche Mitwirkungsauflage dauerte vom 2. Juli bis am 4. September 2020. Innerhalb dieser Frist konnten alle Interessierten eine schriftliche Mitwirkungseingabe einreichen.

Auf Anfrage wurde den folgenden Organisationen eine Fristverlängerung bis am 8. September 2020 gewährt:

- Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)
- Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)

Die Unterlagen waren im Stadtplanungsamt Bern und der städtischen «BauStelle» sowie im Internet unter www.bern.ch/mitwirkungen einsehbar. Die Medien und die Bevölkerung wurden mit entsprechenden Mitteilungen informiert.

Für die Delegierten von QBB und QM3 fand am 29. Juni 2020 eine Informationsveranstaltung im Kongresszentrum Allresto in Bern statt. Auf die Durchführung einer öffentlichen Veranstaltung für die Bevölkerung wurde aufgrund der Corona-Pandemie verzichtet.

3. Statistische Auswertung der Mitwirkungseingaben

Vereine und Verbände

V-1: Dachverband für offene Arbeit mit Kindern in der Stadt Bern (DOK)

V-2: Familiengärtner-Verband Bern (FGVB)

V-3: Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)

V-4: Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)

V-5: Quartierverein Holligen-Fischermätteli

V-6: Verein NaturBernWest

V-7: Verkehrs-Club der Schweiz, Regionalgruppe Bern (VCS)

Stiftungen

S-1: Stiftung Europaplatz – Haus der Religionen

Parteien

P-1: Grünes Bündnis Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern (GB)

P-2: Sozialdemokratische Partei, Holligen (SP)

P-3: Sozialdemokratische Partei, Sektion Bümpliz/Bethlehem (SP)

P-4: Sozialdemokratische Partei, Stadt Bern (SP)

Firmen

Keine Eingaben.

4. Inhaltliche Auswertung der Mitwirkungseingaben

4.1 Allgemeine Bemerkungen

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
P-1/2/3/4, V-1/3/4/5	Die Öffnung und zukünftige Durchlässigkeit des Areals (u.a. mit der Nord-Süd-Verbindung unter dem Viadukt) sowie die neue entstehenden Aussenräume werden (sehr) begrüsst / als zentral bzw. als grosser Gewinn erachtet.	Wird zur Kenntnis genommen.
P-2/3/4, S-1, V-4/5	Die Überbauung und die funktionale Durchmischung des ewb/BLS-Areals für «Werken und Wohnen» werden unterstützt / (sehr) begrüsst / gutgeheissen.	
P-1, V-7	Die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen entspricht einer ökologischen und sozialen Vorgehensweise bzw. hilft Kulturland zu schützen.	
P-2/4, V-3/4/6	Der Standort eignet sich für den Bau von Hochhäusern. Sie werden akzeptiert / zur Kenntnis genommen / begrüsst / unterstützt.	
P-2, V-4/5	Publikumsorientierte Sockelgeschosse und vergleichbare Massnahmen (z.B. im Aussenraum) sind entscheidend / wichtig dafür, dass der Ort belebt wird.	
P-3, V-6	Die sehr sorgfältige Integration von Anliegen aus Natur und Umwelt in die Planung und die (freiwillige) Erstellung eines Umweltberichts werden verdankt.	
P-1, V-6	Die geplanten energetischen Massnahmen (Fernwärmeanschluss, Einsatz umfangreicher Solaranlagen inkl. Fassaden) werden begrüsst.	
V-3 V-4/5	<ul style="list-style-type: none"> Die Erschliessungssituation wird als sehr kritisch beurteilt. Die vielen Verkehrsachsen (um das Areal herum) erschweren den Zugang enorm / stellen ein Hindernis dar. Die geplanten Zugänge sind tendenziell ein Schwachpunkt. 	Die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen teilen die Einschätzung, dass die Erschliessung des Areals eine Herausforderung darstellt. Gleichzeitig stellt sie für die Anbindung des Areals an Stadt und Region eine besondere Stärke (bestehende S-Bahnhaltestellen und Autobahnanschlüsse) und enorme Chance (Verschiebung der S-Bahnhaltestelle Stöckacker) dar. Der Erschliessung und Verknüpfung der verschiedenen Zugangs- und Anschlusspunkte wird deshalb in der ÜO, im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) sowie der Gesamtkoordination Ausserholligen unter der Leitung des Tiefbauamts der Stadt Bern eine sehr hohe Beachtung geschenkt. Letztere umfasst mehrere strategische und operative Gremien, bestehend aus städtischen und kantonalen Amtsstellen, privaten Projektträgern etc. Damit wird u.a. eine optimale Planung und Koordination des im gesamten ESP Ausserholligen anstehenden Infrastruktur- und Erschliessungsbedarfs angestrebt.
V-4 V-3	<ul style="list-style-type: none"> Es besteht die Gefahr, dass der Ort introvertiert und gegen aussen, insbesondere gegen Westen und Osten, zu wenig einladend wirkt. Ein Zentrum muss nach allen Seiten magnetisch wirken. Die Planungsvorlage versucht, in jedem Aussenraumtyp jedem angemeldeten Bedürfnis gerecht zu werden. Hier wird eine räumliche Priorisierung vermisst. Mit einer Priorisierung, welche nicht an jeder Stelle 	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Stadt Bern weist darauf hin, dass die Planungsvorlage und das qualitätssichernde Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) für das Areal parallel erarbeitet wurden. Die beiden Quartierorganisationen QM3 und QBB waren im Expertengremium des Studienauftrags vertreten und konnten ihre Anliegen und Bedürfnisse an die Aussenräume direkt einbringen. Die Planungsvorlage wurde

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
V-3	<p>jedem Bedürfnis gerecht wird, könnte die Charakterisierung der Freiräume geschärft und Konflikte entschärft werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Qualität des Quartierfreiraums (im Westen des Areals) ist an einigen Stellen unklar. Die westliche Seite der Gebäude, insbesondere der Raum zwischen den Baukörpern und dem Ladenwandweg, wird nicht genügend behandelt. Es besteht die Gefahr, dass er sehr stark vom Verkehr belastet ist und zu einem unattraktiven Zwischenraum verkommt. 	<p>nach Vorliegen der Resultate aus dem Studienauftrag in den angesprochenen Punkten präzisiert und geschärft. In diesem Zusammenhang ist auch eine weitere Differenzierung der Aussenräume erfolgt. Dies gilt u.a. auch für den Quartierpark im Westen der Überbauung, welcher unter Einbezug der Quartierbevölkerung und auf Basis des Siegerprojekts verschiedene wichtige Qualitäten und Nutzungen aufweisen wird (z.B. grössere Spielfläche sowie Kinderspielplätze).</p>
P-4	<p>Der erweiterte Massnahmenplan Klima des Gemeinderats der Stadt Bern soll strikt angewendet werden.</p>	<p>Dem Anliegen wird sowohl von Seiten der Stadt Bern als auch der Grundeigentümerinnen grosse Beachtung geschenkt. Der erweiterte Handlungsplan Klima der Stadt Bern umfasst insgesamt 22 Massnahmen und wurde 2019 in die Energie- und Klimastrategie 2025 der Stadt Bern (2015) integriert. Für die vorliegende Planung bzw. Arealentwicklung werden die beiden folgenden Massnahmen der Erweiterung als massgeblich eingeschätzt (Nummern gemäss Energie- und Klimastrategie):</p> <p><u>M.8j (Eindämmung des Angebots privater Parkplätze bei Neubauten):</u> Diese Massnahme schreibt vor, dass bei ausreichender Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr die Vorgabe von max. 0.2 Parkplätzen pro Wohnung gilt. Diese substanzielle Reduktion der Anzahl Parkplätze unter das Minimum gemäss der kantonalen Bauverordnung ist im vorliegenden Fall zwingend nötig und vorgesehen, um die in der ÜO definierte maximal zulässige Fahrtzahl einhalten zu können. Dementsprechend legt die ÜO fest, dass pro Wohneinheit eine Bandbreite von 0.1 bis 0.2 Abstellplätzen gilt. Zur Erreichung der ambitionierten Mobilitätsziele werden darüber hinaus sowohl in der ÜO als auch im Mobilitätskonzept weitere, teilweise betriebliche Massnahmen festgehalten.</p> <p><u>M.8u (Förderung von Klimaanpassungsmassnahmen):</u> In städtischen Projekten sollen wirkungsvolle Massnahmen hinsichtlich die hitzeangepasste (Begrünung, Durchlüftung etc.) und die wassersensible Stadt (Versickerung, Speicherung etc.) umgesetzt werden. Diese Massnahmen werden aktuell in der ÜO (z.B. Fassadenbegrünung, naturnahe Flächen, minimale Versiegelung) und im dazugehörigen Umweltbericht unter Abwägung aller öffentlichen und privaten Interessen und Ansprüche umgesetzt bzw. dokumentiert. Im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) wurde das Thema zusätzlich auf Ebene Areal und Gebäude breiter betrachtet, um zukunftsfähige und innovative Lösungen zum klimagerechten Bauen zu finden. Weiter wurden Lösungsansätze gesucht, welche die Herausbildung eines ausgewählten Vorbildbaus (bspw. bezgl. Klimaadaptation) für die besondere Bautypologie «Hochhaus» bieten. Die aus dem Verfahren gewonnenen Erkenntnisse und Projektbeiträge sind in die Weiterentwicklung der ÜO sowie in die Baurechtsverträge von ewb eingeflossen.</p>

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
P-2/4, S-1	Die Entwicklung des Areals muss eng auf andere Vorhaben im ESP Ausserholligen abgestimmt werden (z.B. betreffend Erschliessung, Frei- und Spielflächen wie jene unter dem Viadukt, Schulraum, Baustellenbetrieb).	Die geforderte Abstimmung ist auch aus Sicht der Stadt Bern von sehr hoher Bedeutung und wird im ESP Ausserholligen aktiv betrieben. Sie ist einerseits im Rahmen der weitgehend gleichzeitig stattfindenden Revision des Richtplans ESP Ausserholligen erfolgt (Teilgenehmigung durch den Kanton Bern im Jahr 2024). Andererseits findet sie darüber hinaus durch die Gesamtkoordination Ausserholligen (GK AH) unter der Leitung von Tiefbau Stadt Bern statt. Die GK umfasst mehrere strategische und operative Gremien, bestehend aus städtischen und kantonalen Amtsstellen, privaten Projektträgern etc. Damit wird u.a. eine optimale Koordination der unterschiedlichen Vorhaben und des daraus resultierenden öffentlichen Infrastruktur- und Freiraumbedarfs in Planung und Bauphase sichergestellt.
P-2/4, V-4/5	Es wird erwartet, dass die Anliegen der Quartierbevölkerung angemessen in Wettbewerbsprogramme aufgenommen werden und die Quartierorganisationen Einsitz in die Jurys erhalten.	Die Quartierorganisationen QM3 und QBB waren im Expertengremium des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) vertreten. Sie beteiligen sich an der Beurteilung der Bewerbungsanträge für das Verfahren sowie der Projekteingaben der teilnehmenden Teams. Die Resultate der vorliegenden Mitwirkung sind in den Studienauftrag und damit in die weitere Projektentwicklung eingeflossen.

4.2 Erschliessung, Parkierung, Mobilitätsmanagement

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
V-3	Der neue Bahnhof „Europaplatz Nord“ darf zu keinen Flächen- und Qualitätsverlusten in der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus führen etc.	Die neue S-Bahnhaltestelle ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Stadt Bern ist sich der Bedenken aus der Bevölkerung jedoch bewusst und hat die Planung der Bahnen rund um das Weyermannshausbad eng begleitet.
P-3, V-6 P-3	<ul style="list-style-type: none"> Es wird angeregt zu prüfen, ob Regionalzüge und RE-Züge aus Freiburg und Neuenburg in Zukunft den Mobilitätshub Europaplatz bedienen könnten. Die Transportunternehmen (SBB, BLS, Bernmobil etc.) sollten ihre Fahrpläne aufeinander abstimmen, was bisher ungenügend der Fall ist. 	Die Fahrpläne der Transportunternehmen (SBB, BLS, Bernmobil etc.) sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Anliegen werden jedoch seitens der Stadt in den zuständigen Gremien von Region und Kanton (Angebotsprozess) eingebracht.
P-2/3/4 P-2/4 V-3	<ul style="list-style-type: none"> Die Buslinie Nr. 12 ist bis zum Europaplatz zu verlängern. Die optionale Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit innerhalb des Areals ist demgegenüber überflüssig / ersatzlos zu streichen. Es wird in Frage gestellt, ob es innerhalb des Areals tatsächlich eine Busendstation braucht und welche Auswirkungen diese auf die Aufenthaltsqualität in Grün- und Gartenanlage hätte. Eine Buswendeschleife hat keine hohe Aufenthaltsqualität und lässt sich schlecht mit einem attraktiven Quartierfreiraum mit Kinderspielangeboten vereinbaren. Sie muss ggf. qualitativ und möglichst flächenschonend 	Der Europaplatz und die Buslinie Nr. 12 sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planung. Die Verlängerung der Buslinie 12 ist jedoch seitens Stadt, Region und Kanton Bern in Planung. Betreffend die optionale Bushaltestelle innerhalb des Areals haben die Stadt Bern und ihre Partner und Partnerinnen ab dem Zeitpunkt der Mitwirkung eine übergeordnete Standortabklärung durchgeführt. Diese Untersuchung hat Varianten inklusive Standorte aufgezeigt, welche Bus- und Postautolinien im Sinne einer Verkehrsdrehscheibe möglichst nahe an die S-Bahnhaltestellen führen. Ein möglicher Standort dafür war das ewb/BLS-Areal. Im Zusammenhang mit einer weiterführenden Angebotsplanung der

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
	realisiert werden.	Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) für den öffentlichen Verkehr in den nordwestlichen Quartieren von Bern wird dieser Standort jedoch nicht mehr weiterverfolgt (2023). Die Option der Busendstation wird in der Planung dementsprechend und in Übereinstimmung den Mitwirkungeingaben nicht mehr berücksichtigt.
V-4 P-3	<ul style="list-style-type: none"> • Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) müssen Verbindungen geschaffen werden, die keinen für die Wohnquartiere belastenden Ausweichverkehr generieren. • Der MIV des Planungsgebiets soll durch eine neue Bahnunterführung via Weyermannshaus Ost direkt zur Murtenstrasse gelenkt werden. 	Die Schaffung neuer Verbindungen für den MIV ist aus Sicht der Stadt Bern nicht vorgesehen. Grund dafür sind in erster Linie die Verkehrsachsen und (Infrastruktur-) Bauten (v.a. Entflechtungsbauwerk der SBB, Stützwerk des Autobahnviadukts, Neubau der Berner Fachhochschule), welche das Areal auch in Zukunft umschliessen und den Bau zusätzlicher Verbindungen verunmöglichen (z.B. durch eine neue Bahnunterführung via Weyermannshaus Ost). Der MIV wird mit dem vorliegenden Konzept möglichst direkt und unter minimaler Durchquerung der Wohnquartiere geführt. Zudem haben die übergeordneten Untersuchungen im Rahmen der Richtplanung für den ESP Ausserholligen die verkehrliche Machbarkeit von maximal 2'200 Fahrten aus dem Areal bestätigt.
P-3, V-3 V-3	<ul style="list-style-type: none"> • Der Wirkungsbereich der Planung soll auf die Stöckackerstrasse ausgedehnt und ihre Sperrung zur rechtlichen Sicherung im Plan eingetragen werden. Die Ausklammerung aus der ÜO erscheint planungsrechtlich fragwürdig; sie ist immanenter Bestandteil der Planung. • Es wird eine Verkehrssimulation gefordert, welche aufzeigt, welche Quartiere und Strassen von Mehrbelastung betroffen sind. Ferner wird darauf hingewiesen, dass im Stöckacker-Quartier südlich des vorgesehenen Pollers Gewerbebetriebe angesiedelt sind, welche ebenfalls nach Norden fahren müssen. Die QBB möchte bezüglich dieser Sperrung deshalb (von der Verkehrs- und Stadtplanung) angehört zu werden. 	Die konkrete Projektierung der Umgestaltung (inkl. Sperre der Stöckackerstrasse in Richtung Stöckackerquartier) erfolgt seitens der Stadt Bern separat; sie ist für die Behörde verbindlich (Richtplan ESP Ausserholligen, v.a. Massnahmen M.8a, M.8b und M.11d). Das Planungsinstrument für das ewb/BLS-Areal ist dazu weniger geeignet, da die Stöckackerstrasse gesamthaft, d.h. als zusammenhängender Raum südlich, nördlich sowie unter dem Bahndamm Bern-Neuenburg betrachtet wird. Zudem gilt es sicherzustellen, dass die Sperre der Strasse (Richtung, Umfang der Sperre) an die Bedürfnisse in den Quartieren und die verkehrliche Entwicklung angepasst werden kann, ohne dadurch eine Änderung eines Planungsinstruments notwendig zu machen. Das Anliegen einer Verkehrssimulation ist zwar nicht Gegenstand der vorliegenden Planung, wurde von der Verkehrsplanung jedoch aufgenommen, durchgeführt und der QBB vorgestellt (2022).
V-3 P-2/4 P-4 P-4	<ul style="list-style-type: none"> • Die Stöckackerstrasse soll viel Verkehr bewältigen können. Ihrer Gestaltung ist deshalb hohe Beachtung zu schenken, v.a. betreffend Freizeitverkehr und «Elterntaxis» zur Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Kapazität der Unterführung und Temporegime. • Die Erschliessung durch den MIV über die Stöckackerstrasse und die Zufahrt zum Baubereich D ist von derjenigen für den Fuss- und Veloverkehr zu trennen, um ein sicheres und konfliktfreies nebeneinander sicherzustellen. • Die arealinterne MIV-Erschliessung hat unterirdisch zu erfolgen. • Das Tempolimit soll 20 oder 30 km/h betragen. 	Die Gestaltung der Stöckackerstrasse ist mit Ausnahme der direkten Arealerschliessung nicht Gegenstand der vorliegenden Planungsvorlage; sie erfolgt separat und ist behördenverbindlich (Richtplan ESP Ausserholligen, v.a. Massnahmen M.8a, M.8b und M.11d). Die Trennung der Verkehrsträger auf dem arealinternen Abschnitt der Strasse wird unter Berücksichtigung der räumlichen Verhältnisse und unter Beachtung der relativ geringen Verkehrsmengen vollzogen: Für die Fussgänger entsteht ein Trottoir; Veloverkehr und MIV teilen sich eine markierte Kernfahrbahn. Dadurch wird die Sicherheit für Fahrradfahrende erhöht. Velos können in Ost-West-Richtung zudem ebenfalls zwischen den Baubereichen A und B verkehren. Die Planungsgemeinschaft ist zudem bestrebt, das Areal soweit ökologisch und ökonomisch sinnvoll und

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
		<p>machbar möglichst unterirdisch zu erschliessen, weshalb der Grossteil des MIV bereits am westlichen Eingang ins Areal unterirdisch abgeführt wird. Davon ausgenommen sind die bahnbetriebsnotwendigen Fahrten und die Anlieferung zum Baubereich D. Und da das städtebauliche Konzept eine Durchmischung der Nutzungen vorsieht, soll auch die arealinterne Feinerschliessung mit verschiedenen Verkehrsmitteln erfolgen können. Ver- und Entsorgung und Kleinlogistik innerhalb des Areals sind deshalb ebenfalls erlaubt. Die Beschränkung auf Tempo 30 wird im Mobilitätskonzept festgehalten. Dies entspricht den übergeordneten Planungen der Stadt Bern (STEK, Richtplan ESP Ausserholligen Massnahme M.11d).</p>
<p>P-1/3/4, V-7 P-1/3 P-2/4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl von maximal 2'200 Fahrten (durchschnittlicher Werktagsverkehr, DWV) für den MIV ist zu hoch bzw. hätte erheblichen, unerwünschten Mehrverkehr in den umliegenden Quartieren zur Folge. • Es sollen Massnahmen geplant werden, um die Anzahl Fahrten massiv / auf 1'000 Fahrten zu reduzieren. • Auf dem Areal soll eine (möglichst) autofreie Überbauung realisiert werden. 	<p>Gegenwärtig werden durch den betriebsnotwendigen und damit zwingend zu gewährleistenden Werk- und Logistikverkehr zirka 1'200 Fahrten (DWV) verursacht. Eine Deckelung auf 1'000 Fahrten würde die Aufrechterhaltung der Geschäftstätigkeiten von ewb und BLS und damit die Arealentwicklung als Ganzes verunmöglichen. Der Nachweis der verkehrlichen Machbarkeit der 2'200 Fahrten auf dem übergeordneten Verkehrsnetz wurde seitens der Stadt Bern im Rahmen der Richtplanung ESP Ausserholligen erbracht. Letztere wurde vom Kanton Bern im Jahr 2024 teilgenehmigt (Ausnahme: Störfallvorsorge). Die geplante Verkehrszunahme um zirka 1'000 Fahrten entspricht bei einer Innenverdichtung im Umfang von zirka 60'000 m² Geschossfläche einem sehr ambitionierten Ziel. Bezogen auf die gängige Definition der Schweizer Plattform autofrei/autoarm Wohnen (max. 0.2 Abstellplätze pro Wohnung) entspricht das Vorhaben einer autofreien Entwicklung. Die Einhaltung ist nur mit sehr wirkungsstarken Mobilitätsmassnahmen möglich, wie sie das erstellte Mobilitätskonzept vorsieht.</p>
<p>P-1, V-7</p>	<p>Der Anteil des MIV am Modalsplit soll von 15% auf 10% reduziert werden. Der Werkverkehr bleibt ausgenommen.</p>	<p>Der revidierte und 2024 vom Kanton Bern teilgenehmigte Richtplan (Ausnahme: Störfallvorsorge) sieht für das Gebiet des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen einen maximalen Anteil des MIV am Modalsplit von 20% vor. Dieser Wert berücksichtigt, dass das Areal und das Richtplangebiet eine regionale Ausstrahlung mit dem entsprechenden Verkehr besitzt. Bei sehr gut erschlossenen Arealen wird dieser Wert auf maximal 15% reduziert. Diese Festlegungen entsprechen dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2016. Die Massnahme 8j des erweiterten Handlungsplans Klima der Stadt Bern (vgl. oben) kann damit auch umgesetzt werden. Zudem wird festgehalten, dass die Vorgabe der ÜO hinsichtlich der maximalen Fahrtenzahl, welche an die 15% Modalsplit gekoppelt ist, im Vergleich mit anderen Standorten und Städten ein ambitioniertes Ziel ist. Eine weitere Reduktion wird seitens der Stadt Bern für diesen Standort und die vorgesehenen Nutzungen sowie Typologien als nicht realistisch und machbar beurteilt.</p>
<p>P-3, V-7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Anzahl erlaubter Parkplätze im Areal für den MIV sollte in der ÜO 	<p>Aus verkehrsplanerischer Sicht ist nicht die Anzahl Parkplätze die</p>

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
P-2/4, V-7	<p>festgehalten werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Anzahl Parkplätze soll auf ein (absolutes) Minimum (für betriebsnotwendige Parkplätze, Car-Sharing, Besuch u.ä.) bzw. auf 0.1 Parkplätze pro Wohnung reduziert werden. 	<p>ausschlaggebende Grösse, sondern das tatsächliche Verkehrsaufkommen, welches in der ÜO auf maximal 2'200 Fahrten begrenzt wird. Die Anzahl Parkplätze wird in der ÜO neu aber ebenfalls festgehalten: Erlaubt ist eine Bandbreite von 0.1 bis 0.2 Abstellplätzen pro Wohnung, was gemäss der gängigen Definition der Schweizer Plattform autofrei/autoarm Wohnen autofreiem Wohnen entspricht (vgl. oben). Das Siegerprojekt aus dem qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) minimiert die Anzahl Parkplätze u.a. durch Mehrfachnutzungen und sieht zirka 0.15 Abstellplätze pro Wohnung vor.</p>
P-4	<p>Mit Ausnahme von Behindertenparkplätzen sind sämtliche Abstellplätze für Motorfahrzeuge unterirdisch anzuordnen.</p>	<p>Das städtebauliche Konzept sieht eine hohe Durchmischung inkl. gewerblichen und publikumsorientierten Nutzungen vor. Innerhalb des Areals sollen deshalb nicht nur Behindertenparkplätze, sondern ebenfalls einzelne für ewb und / oder BLS betriebsnotwendige MIV- sowie wenige Taxiparkplätze oberirdisch realisiert werden können.</p>
V-3	<p>Es ist zu prüfen, inwiefern die Einstellhalle mehrfach genutzt werden kann (z.B. mit der Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus).</p>	<p>Das Siegerprojekt aus dem qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) sieht eine arealinterne Mehrfachnutzung eines Teils der Abstellplätze vor. Das führt nicht zwingend zu einer Fahrtenreduktion, sondern in erster Linie zu einer Ersparnis von Energie- und Materialeinsatz sowie Baukosten.</p>
V-3	<p>Für die bestehende Unterführung Ladenwandweg (zum Europaplatz) sind Verbesserungsmaßnahmen zu treffen; sie ist gefährlich und kann den prognostizierten Verkehrszuwachs nicht konfliktfrei aufnehmen.</p>	<p>Die Unterführung ist nicht Gegenstand der vorliegenden Planungsvorlage. Das Anliegen wird jedoch zur Kenntnis und für die relevante Verkehrsplanung aufgenommen. Die Situation auf der arealinternen Seite der Unterführung erhält im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) und der daran anknüpfenden Detailplanung besonderes Augenmerk.</p>
V-5	<p>Die Unterführungen sollten grosszügig dimensioniert werden. Die minimale Breite (der zukünftigen Unterführung nach Weyermannshaus Ost) sollte deshalb wesentlich mehr als die vorgesehenen 6.5 m betragen und sich an der bestehenden Unterführung (vom Europaplatz) Richtung Ladenwandweg orientieren.</p>	<p>Die Unterführungen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planungsvorlage. Das Anliegen wird jedoch zur Kenntnis und für die relevanten Planungen aufgenommen. Die Unterführung nach Weyermannshaus Ost wird im Übrigen nicht 6.5 m, sondern rund 11 m und damit so breit wie baulich möglich sein. Die 6.5 m entsprechen der festgelegten Mindestbreite der geplanten oberirdischen Fuss- und Veloverbindung unterhalb des Autobahnviadukts.</p>
V-5	<p>Eine zusätzliche Unterführung zwischen dem Areal und dem Europaplatz unterhalb des Viadukts wäre zu begrüssen. Ihre Realisierung würde erfordern, dass der Berner Modell-Eisenbahn-Club einen neuen Standort findet. Es wird angeregt, dass sich dieser zukünftig innerhalb der geplanten Sockel auf dem Areal befinden und dort als Publikumsattraktion wirken könnte.</p>	<p>Die Unterführungen unter den Bahndämmen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planungsvorlage. Eine zusätzliche Unterführung zwischen dem Areal und dem Europaplatz wäre aus Sicht der Stadt Bern zwar wünschenswert, ist jedoch aufgrund der Kosten für die Stadt Bern mittelfristig nicht finanzier- und realisierbar. Eine langfristige Realisierung wäre mit den arealinternen Fuss- und Radwegen entlang des Bahndamms gemäss ÜO kompatibel. Die Anregung für die allfällige Verschiebung des Lokals des Berner Modell-Eisenbahn-Clubs ins Areal wurde der Bauherrschaft zur Prüfung und evtl. Umsetzung vorgeschlagen.</p>
V-3	<ul style="list-style-type: none"> Die Flächen des Fuss- und Veloverkehrs (Ladenwandweg, Viadukt- bzw. 	<p>Dem Anliegen soll bestmöglich nachgekommen werden. Die bauliche Trennung</p>

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
P-2, V-5	<p>Brückenraum etc.) sind gut lesbar zu gestalten, z.B. durch eine klare Strukturierung und Signalisation. Es ist zu prüfen, wo die Verkehrsströme entflechtet werden können bzw. sollen (z.B. Ladenwandweg), um die Sicherheit für alle zu garantieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuss- und Veloverkehr sollen wenn möglich getrennt werden. 	<p>von Fuss- und Veloverkehr wird in der ÜO dementsprechend an den entscheidenden Stellen (z.B. Ladenwandweg, Viadukt- bzw. Brückenraum) mehrfach festgehalten. Das Anliegen einer möglichst konfliktarmen und sicheren Verkehrsführung hat zudem auch im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) hohe Beachtung erhalten und wird in der weiteren Projektentwicklung vertieft.</p>
P-2/4, V-6 V-6	<ul style="list-style-type: none"> • Die 600 öffentlichen Veloabstellplätze müssen in den Unterlagen thematisiert und in ihrer Anzahl plausibilisiert werden. • Sie bieten oft keinen tollen Anblick und erfordern deshalb Vorgaben zur Gestaltung. 	<p>Die Anzahl öffentlicher Veloabstellplätze wurde aus den Planungen für den Hauptbahnhof Bern abgeleitet. Sie wurde zudem im Entwicklungszielplan für den ESP Ausserholligen unter Teilnahme der wichtigsten Akteure gemeinsam definiert. Ihre Lage wird in der ÜO zwar nicht genau festgelegt, aber auf Basis des Entwicklungszielplans und des Siegerprojekts aus dem Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143 schematisch plausibilisiert. Für ihre Gestaltung gelten die Standardvorgaben der Stadt Bern (vgl. Masterplan Veloinfrastruktur).</p>
P-2/3/4	<p>Pro Zimmer zu Wohnzwecken sind mindestens 1.5 statt 1 Veloabstellplatz zu erstellen.</p>	<p>Gemäss Bauverordnung müssten zwei Veloabstellplätze pro Wohnung erstellt werden. Wenn der Anteil des Veloverkehrs überdurchschnittlich ist, kann die Stadt Bern mehr festlegen. Dies hat sie gemäss den Ansätzen der geltenden VSS-Norm getan und im Mitwirkungsentwurf der ÜO einen Fahrradabstellplatz pro Zimmer zu Wohnzwecken festgelegt. Sie geht davon aus, dass der angestrebte Modalsplit-Anteil des Velos von 20% (STEK 2016) damit erreicht wird. Gleichwohl hält die ÜO nach Durchführung des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) neu auch fest, dass die Fläche für eine Erhöhung auf eineinhalb Fahrradabstellplätze pro Zimmer zu Wohnzwecken sicherzustellen ist; der entsprechende schematische Nachweis findet sich im Erläuterungsbericht. Im Mobilitätskonzept für das Areal zudem festgehalten, wie diese Aufwärtskompatibilität geprüft wird und im Bedarfsfall umzusetzen ist.</p>
P-2/4	<p>Der Verweis auf die Einhaltung der geltenden VSS-Norm ist betreffend die Anzahl Veloabstellplätze für die Nicht-Wohnnutzung unzureichend; der Bedarf muss entsprechend dem tatsächlichen Bedarf berechnet und erstellt werden.</p>	<p>Aus Sicht der Stadt Bern ist der Verweis auf die VSS-Norm ausreichend (vgl. oben). Der tatsächliche Bedarf könnte zudem erst dann errechnet werden, wenn die zukünftige Nutzung bekannt ist. Dies ist aufgrund von Erfahrungswerten nicht notwendig.</p>
P-1	<p>Die Anzahl oberirdischer (überdachter) Veloabstellplätze soll erhöht werden.</p>	<p>Nach Durchführung des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) wurde die bisherige Bestimmung vereinfacht: Neu schreibt die ÜO nur noch vor, dass alle Fahrradabstellplätze zeitgemäss auszurüsten und fahrend erreichbar sein müssen. In dem vom Gemeinderat genehmigten Mobilitätskonzept wird jedoch weiterhin festgehalten, dass mindestens 30% der Abstellplätze ebenerdig und leicht zugänglich realisiert werden und die Hälfte davon überdacht bzw. wettergeschützt ist. Aus Sicht der Stadt Bern ist dieser Mindestanteil aufgrund der starken räumlichen Verdichtung und den vielfältigen Nutzungsansprüchen im Aussenraum ausreichend.</p>

4.3 Städtebau, Architektur

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
P-3, V-6 P-1/3	<ul style="list-style-type: none"> Die Unterlagen enthalten weder Informationen zu den aktuellen Verhältnissen in Sachen Durchlüftung noch zu möglichen Einflüssen darauf durch die Bauvorhaben. Es wird gewünscht, dass dem Lokalklima in der Berichterstattung mehr Beachtung geschenkt wird. Die Bauten könnten die grossräumige Luftzirkulation blockieren und als Hemmschwelle für Windströme wirken, was zu Windschatten und Hitzeinseln führen würde. Es sind Massnahmen zur Minderung dieses Effekts zu treffen bzw. es ist nachzuweisen, dass das Stadtklima nicht verschlechtert wird. 	<p>Die Untersuchungen zum Einfluss der projektierten Überbauungen auf das lokale Klima sowie die Lufthygiene wurden in dem den Mitwirkungsunterlagen beigelegten Umweltbericht dokumentiert. Sie wurden im Jahr 2016 im Zusammenhang mit der Testplanung erstellt und umfassen Informationen zur Durchlüftung / Luftzirkulation und möglichen Einflüssen (auf das lokale Stadtklima) durch das Bauvorhaben. Das Siegerprojekt aus dem qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) entspricht in den wesentlichen Eckwerten dem damals zugrunde liegenden Bebauungsentwurf. Darüber hinaus wurde im Sommer 2021 eine Untersuchung zur stadtklimatologischen Situation im Gebiet des ESP Ausserholligen unter Einbezug diverser Neubebauungen erstellt. Die Studie zeigt, dass durch die geplante Bebauung des ewb/BLS-Areals kaum negative Einflüsse auf die Durchlüftung entstehen. Der Erläuterungsbericht zur ÜO wurde dementsprechend ergänzt.</p>
V-3	<p>Die Gebäude sollen in westlicher Richtung keine Rückseiten aufweisen, was bei der Adressbildung und der Erdgeschossnutzung zu berücksichtigen ist. In den Überbauungsvorschriften sollten hierfür Vorgaben gemacht werden.</p>	<p>Die Gebäude und Aussenräume sollen in westlicher Richtung zwar eine andere Anmutung aufweisen als in den anderen Himmelsrichtungen (z.B. Richtung Viadukt im Osten – Stichwort ‚Differenzierung‘), eine Wirkung als unattraktive Rückseite soll jedoch vermieden werden. Diese Anforderung wurde in das Programm des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) aufgenommen und im Rahmen von Arbeitsbesprechungen an die teilnehmenden Teams kommuniziert. Die ÜO legt westlich der Baubereiche A, B und C die Realisierung eines Quartierfreiraums mit vielfältigen (sozialen) Nutzungen wie z.B. Kinderspielplätzen oder Gastronomie fest, womit der Forderung aus Sicht der Stadt Bern und der Grundeigentümerschaft ausreichend Genüge getan wird.</p>
P-1 V-3	<ul style="list-style-type: none"> Der Aussenraumtyp der Piazza scheint aufgrund seiner Lage zwischen Hochhaus und Viadukt eher ungemütlich und als Piazza ungeeignet. Kleinanlieferung und -logistik sollten auf der Piazza nicht gestattet sein. 	<p>Der in der ÜO bisher als ‚Piazza‘ und neu als ‚Quartierplatz‘ bezeichnete Aussenraum soll primär als zentraler Treffpunkt dienen. Die Lage zwischen den Hochhäusern und dem Viaduktraum bietet sich aufgrund der dort erwarteten hohen Personenfrequenzen dafür an. Da das städtebauliche Konzept zudem eine Nutzungsdurchmischung (u.a. mit Kleingewerbe) vorsieht, sollen grundsätzlich auch im öffentlichen Raum oberirdische Ver- und Entsorgung und Kleinlogistik erlaubt sein. Im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) wurde die Funktionalität des Quartierplatzes geschärft: Er wurde einerseits vergrössert und konnte andererseits von Anlieferungsverkehr und Kleinlogistik befreit werden. Zudem wird er mit mehreren Bäumen bepflanzt werden. Die entsprechenden Anpassungen der ÜO sind erfolgt.</p>

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
V-3	Es wird angeregt, die Bezeichnung der Werkgassen aufgrund der bestehenden Werkgasse in der Umgebung zu verändern.	Die in der ÜO bisher als ‚Werkgassen‘ bezeichneten Verbindungen wurden in ‚Quergassen‘ umbenannt.
P-1 P-1/4	<ul style="list-style-type: none"> • Bei den Hochhäusern scheint es sich aufgrund der vorgesehenen Höhen um kostenintensive Prestigeobjekte zu handeln. Es wird in Frage gestellt, ob sie aus finanzieller und ökologischer Sicht sinnvoll sind und ob das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt. • Es muss darauf geachtet werden, dass die Mieten und die Erstellungskosten (im Hinblick auf den preisgünstigen Wohnraum) trotz der eher teuren Bauweise nicht zu hoch ausfallen. 	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass im Rahmen der umfangreichen städtebaulichen Vorstudien Lösungen mit und ohne Hochhaus vertieft geprüft wurden. Dies mit dem Ergebnis, dass sowohl die eingesetzten unabhängigen Expertengremien als auch das Q-Team der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) zum Schluss kamen, dass Hochhäuser (dieser Grössenordnung) an diesem Standort die beste Bebauungstypologie darstellen. Sie ermöglichen bei gleicher Dichte eine bessere Zugänglichkeit und Durchlässigkeit des Areals, das Ausmass und die Qualität der öffentlichen Freiräume werden gesteigert und infolge der Lärmbelastung werden die Voraussetzungen für qualitativ hochwertiges Wohnen damit erst geschaffen. Die Eigentümerschaften und die Stadt Bern sind sich der Herausforderungen hinsichtlich einer wirtschaftlichen Umsetzung und langfristigen, finanziellen Tragbarkeit für künftige Mieterinnen und Mieter (v.a. im preisgünstigen Wohnungsbau), für Baurechtsnehmerinnen und Investoren sowie im Hinblick auf die hohen ökologischen Anforderungen vollumfänglich bewusst. Der gewählte Weg über den zweistufigen Gesamtleistungsstudienauftrag für Planer, Entwickler und Baurechtsnehmer nach SIA-Ordnung 143 im selektiven Verfahren konnte die Fragen nach der ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit des Vorhabens belastbar beantworten.
P-4, V-6	Es soll ein möglichst grosser Teil der Gebäudefassaden begrünt werden. Von der Stadt Bern wird diesbezüglich eine offensive Haltung gewünscht.	Das Ziel der Stadt Bern war, die Fassaden der Gebäudesockel im Umfang von mindestens einem Drittel zu begrünen. Dieser Wert wurde im Programm des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) als Zielvorgabe festgehalten. Aus Sicht der Stadt Bern und der Grundeigentümerinnen entspricht dies an diesem Standort der gewünschten offensiven Haltung. Die Machbarkeit im Spannungsfeld von Stadtklima, Belichtung der dahinterliegenden Funktionen, Zugänglichkeit der Baukörper und allfälliger Stomproduktion in der Fassade mittels PV-Anlagen wurde im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) geprüft. Das Resultat ist in der ÜO festgehalten und erläutert.
P-2/3/4	Die Dächer sind den Nutzenden der Gebäude als Aussenraum zur Verfügung zu stellen oder zu begrünen.	Dem Anliegen wird mit Art. 8 Abs. 2 der ÜO Rechnung getragen, welcher festlegt, dass die Dächer naturnah zu begrünen oder als Terrassen nutzbar zu machen sind, soweit sie nicht für Oblichter oder technisch bedingte Anlagen gebraucht werden. Auch Anlagen zur Energiegewinnung sind mit einer Begrünung zu kombinieren.
P-2/3/4	Technisch bedingte Anlagen sollen in die Hochhäuser integriert werden.	Dem Anliegen wird mit Art. 8 Abs. 4 der ÜO Rechnung getragen. Der Absatz legt fest, dass technisch bedingte Dachaufbauten mit Ausnahme von Kaminen den höchsten Punkt der Dachkonstruktion nicht überschreiten dürfen und

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
		gestalterisch in die Gebäudekubatur zu integrieren sind. Bei den Hochhäusern darf davon abgewichen werden, sofern die technisch bedingten Dachaufbauten so zusammengefasst und zentriert angeordnet werden, dass ihr höchster Punkt eine gedachte Linie im 20°-Winkel ab Fassadenkante nicht überschreiten. Im Teilbaubereich C1 gilt ostseitig eine gedachte Linie im 45°-Winkel.
P-1	Eine gute Durchmischung von Wohnen und Arbeiten innerhalb der Gebäude (und nicht nur innerhalb des Areals) ist anzustreben.	Art. 3 der ÜO erlaubt in allen Baubereichen verschiedene Nutzungen. Das städtebauliche Konzept sieht zudem Hochhäuser mit Sockelgeschossen vor, welche die jeweiligen Hauptnutzungen in den Türmen ergänzen und eine gebäudeinterne Durchmischung ermöglichen. Die Vorgaben zum Mindestwohnanteil machen eine Nutzungsmischung in mehreren Gebäuden zwingend. Eine fixe Vorgabe einer Nutzungsmischung pro Baubereich bzw. Gebäude ist aufgrund der verschiedenen Lagequalitäten derselben nicht zweckmässig und aufgrund der vorherrschenden Lärmsituation (bspw. Baubereich D) teils auch nicht möglich.
P-4	Für das Kleingewerbe ist ein ausreichendes Angebot an Flächen mit günstigen Mieten sicherzustellen.	Die von der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen unterzeichnete Charta Arealentwicklung sieht vor, dass Erdgeschossnutzungen zur Belebung des Areals aktiv bewirtschaftet bzw. teilweise kuratiert werden. Kleingewerbe soll in die Nutzungsdurchmischung von Gewerbe, Dienstleistung, Wohnen, Verkauf und Gastronomie integriert werden. Ausgehend von den Zielsetzungen einer Nutzungsmischung wurde im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) ein ortsangepasstes und wirtschaftlich tragbares Angebot an Flächen für Kleingewerbe erarbeitet. Dessen konkrete Umsetzung und Sicherung erfolgt seitens ewb in den Baurechtsverträgen. Auflagen in der ÜO erachtet die Stadt Bern als einen zu grossen Eingriff in die Eigentumsrechte der Grundeigentümerinnen und hinsichtlich der sich verändernden Nutzungsbedürfnisse während Entwicklung und Betrieb als wenig zielführend.
P-2/3/4, S-1, V-4	Der Mindestwohnanteil ist auf mindestens 40% / deutlich zu erhöhen.	Das qualitätssichernde Verfahren (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) hat die Erkenntnis geliefert, dass der Mindestwohnanteil nicht erhöht werden kann und deshalb weiterhin bei einem Viertel (25%) der maximalen oberirdischen Geschossfläche liegen wird. Eine verpflichtende Erhöhung wird in erster Linie aufgrund der teilweise eingeschränkten Lagequalitäten für Wohnnutzungen (Belichtungssituation, Lärm usw.) als nicht umsetzbar beurteilt. Zudem ist sie auch aufgrund der Lage des Areals im Herzen des ESP Ausserholligen (Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung) nicht zuführend. Die ÜO erlaubt jedoch einen Wohnanteil von über 25% bzw. bis zu 50%.
P-1/2/3/4	Der Anteil preisgünstiger Wohnungen soll auf mindestens zwei Drittel / 50% erhöht werden.	Die Verpflichtung für mindestens ein Drittel preisgünstige Wohnungen gilt nur für Um- und Neueinzonungen von Wohnzonen. Die Grundeigentümerinnen wären demnach gemäss der im Jahr 2020 in Kraft gesetzten Wohn-Initiative nicht zur

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
		<p>Realisierung von preisgünstigem Wohnraum verpflichtet. Sie sind jedoch im Sinne einer durchmischten Stadt bereit, mindestens einen Drittel der Wohnfläche in Kostenmiete zu vermieten. Die Stadt Bern erachtet diesen Wert aufgrund des Standorts des Areals im Herzen des ESP Ausserholligen und der besonderen Bautypologie Hochhaus (mit im Schnitt 10-15 % höheren Baukosten als bei konventionellen Bauten, was ein Einhalten der BWO-Anlagekostenlimiten erschwert) als angemessen und verzichtet daher auf eine zusätzliche Erhöhung.</p>
P-1	<p>Mindestens 40% der Wohnungen sollen mit vier oder mehr Zimmern ausgestattet werden.</p>	<p>Die Stadt Bern hat für die Forderung nach grossen Wohnungen mit vier oder mehr Zimmern Verständnis und teilt das Anliegen nach mehr Wohnraum für Familien grundsätzlich. Es ist jedoch einerseits zu beachten, dass sich der Standort und die Bautypologie Hochhaus nur bedingt für Familien eignet (erhöhte Baukosten, weniger Freiraumbezug, Lärm). Andererseits sind die Interessen der Stadt mit denjenigen der Grundeigentümerin und der zukünftigen Investoren in Einklang zu bringen. Entsprechend war es ein erklärtes Ziel, im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrags nach SIA143) und ausgehend von den Zielsetzungen der städtischen Wohnstrategie ein durchmisches und standortgerechtes, teilweise preisgünstiges Wohnangebot für spezifische Zielgruppen zu schaffen. Dessen Umsetzung und Sicherung erfolgt anschliessend seitens ewb in den Baurechtsverträgen. Die Stadt animiert die Grundeigentümerinnen und beteiligten Investoren zwar zum Bau grosser Wohnungen, wird den Wohnungsmix aber nicht detailliert vorgeben. Zudem ist es heikel, Wohnungsgrössen in Bauvorschriften festzulegen, da sich die Bedürfnisse ändern können.</p>
P-1/2/4	<p>Innerhalb des Areals oder in unmittelbarer Nähe müssen genügend Kinderbetreuungsplätze in KiTas und Tagesschulen sowie entsprechender Schulraum zur Verfügung stehen.</p>	<p>Betreffend den Schulraum sieht die städtische Schulraumplanung vor, dass die Kinder die angrenzende Volksschule (VS) Stöckacker (Kindergarten bis 6. Schuljahr) und die VS Schwabgut (7.-9. Schuljahr) besuchen werden, was in der städtischen Schulraumplanung berücksichtigt ist. Die Anlage der VS Stöckacker wird seit 2024 saniert und aufgrund der erwarteten steigenden Kinderzahl erweitert. Die VS Schwabgut wird seit 2023 ebenfalls saniert. Lokales Potenzial innerhalb des Areals wird hingegen im Bereich von Kinderbetreuungsplätzen gesehen, insbesondere sofern sie auf der von der Autobahn abgewandten Seite der Gebäude realisiert werden. Ein entsprechendes Angebot wurde ins Raumprogramm des Gesamtleistungsstudienauftrags nach SIA143 als Nutzungsidee aufgenommen und wird voraussichtlich umgesetzt.</p>

4.4 Aussenraum

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
P-2/3, V-2 V-2 P-2 V-3 V-4 P-1	<ul style="list-style-type: none"> • Die heutigen Familiengärten im Areal Ladenwandgut sollen erhalten werden. • Eine Verkleinerung dieses Areals oder eine teilweise Verschiebung an einen anderen Standort muss verhindert werden. • Eine Verdrängung der Nutzenden ist zu verhindern; es werden kreativen Ideen (z.B. kleinere Parzellen, gemeinsam genutzte Flächen) erwartet. • Die Transformation des Gartenareals muss sorgfältig erfolgen. Es braucht Regelungen und eine klare Abgrenzung von Gärten und öffentlichem Raum. • Es wird gewünscht, Familiengärten im Falle ihrer Aufhebung, wenn möglich in der Nähe zu kompensieren. • Der Quartierfreiraum ist anstelle der dafür vorgesehenen teilweisen Umnutzung der Familiengärten im Bereich der Überbauung zu realisieren. 	<p>Die Familiengartenanlage Ladenwandgut ist im Besitz der Stadt Bern. Für die Gestaltung der Zukunft der Anlage wurde durch die Stadt Bern im Jahr 2019 ein Nutzungs- und Entwicklungskonzept (NEK) Ausserholligen Mitte erarbeitet. Das NEK sieht vor, dass das Grundstück ein grüner Freiraum bleibt und der Grossteil der Familiengärten beibehalten wird. Die Anlage wird zudem mit den Nutzenden partizipativ weiterentwickelt und als verbindender, durchlässiger Freiraum für das Quartier gestärkt. Bei der punktuellen Weiterentwicklung unter der Leitung von Stadtgrün Bern werden die von den teilnehmenden Pächter*innen und der Quartierbevölkerung vorgebrachten Anliegen zur Zukunft des Areals bestmöglich miteinbezogen. Dabei werden auch Ansätze gesucht, um trotz dem Wegfall von voraussichtlich rund einem Drittel der ursprünglichen Gartenparzellen möglichst wenige aktuelle Nutzende zu verdrängen (z.B. kleinere oder gemeinsam genutzte Flächen). Die Aufnahme der Anlage in die ÜO erlaubt zudem, den Freiraum einerseits langfristig für verschiedene öffentliche Interessen verbindlich zu sichern und ihn andererseits auf die umliegenden Entwicklungen (v.a. ewb/BLS-Areal, Volksschule Stöckacker) abzustimmen und weiterzuentwickeln (z.B. durch die Realisierung einer grösseren Spielfläche und von Kinderspielflächen).</p>
V-3 (alle)	<ul style="list-style-type: none"> • Der Belebung des (südlichen) Viadukt- bzw. Brückenraums ist erhöhte Aufmerksamkeit zu schenken. Er soll neben der Durchgangsfunktion deshalb auch als Treffpunkt, Begegnungsraum und für sportliche, auf Jugendliche ausgerichtete Nutzungen (z.B. Skateanlage) zur Verfügung stehen. • Es sollte keine «Betonwüste» entstehen unter dem Viadukt; die ökologische Qualität sollte trotz der Urbanität des Raums durch unversiegelte Flächen und Grünelemente aufgewertet werden. • Der Raum soll nicht «zugestellt» werden: Eine offene, flächige Gestaltung mit sehr guten Sichtbeziehungen ist sehr wichtig; Bauten bis zu 13m Länge und 6m Breite sind kritisch und sollten nur vereinzelt statt schwerpunktmässig zugelassen werden. • Sowohl der Brückenraum als auch die angrenzenden Nutzungen in den Erdgeschoss müssen kuratiert werden. 	<p>Die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen teilen die Auffassung, dass dem Viadukt- bzw. Brückenraum hohe Aufmerksamkeit geschenkt werden muss, sehen jedoch von einer spezifischen Konzeption dieses Freiraums für Jugendliche oder andere spezifische Nutzergruppen ab. Vielmehr soll der Raum einer breiten Nutzerschicht offenstehen, wobei sportorientierte Nutzungen in der ÜO explizit aufgeführt werden. Der Viaduktraum soll insgesamt als Raummäander und wichtiger Durchgangs- und Aufenthaltsraum gestaltet werden, der durch die Platzierung von Nutzungen in seiner Durchwegbarkeit und räumlichen Transparenz nicht beeinträchtigt wird. Im nördlichen Brückenraum ist deshalb maximal die im Siegerprojekt des Gesamtleistungsstudienauftrags nach SIA143 vorgesehene Logistikbaute (für Ver- und Entsorgung etc.) erlaubt. Sie beeinträchtigt die wesentlichen Sichtbeziehungen aufgrund ihrer Lage an der Westseite des Viadukts bei Baubereich A nicht, sondern begünstigt die Trennung der unterschiedlichen Verkehrsströme (Werkverkehr ewb bzw. öffentlicher Fuss- und Veloverkehr). Allfällige mobile Bauten im südlichen Brückenraum (z.B. in Containern) werden demgegenüber als (entwickelbare) Inkubatoren und nichtständige Möblierungen (bspw. für Openair-Anlässe, Zwischennutzungen und dergleichen) verstanden und sollen nicht in Konkurrenz zu den Nutzungen in den Erdgeschoss der umliegenden Bauten treten oder diese gar ersetzen. Mit der Überarbeitung der ÜO wurde die zulässige Breite dieser Bauten im Sinne der</p>

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
		<p>Mitwirkungseingabe auf maximal 3m festgelegt. Die aktive Bewirtschaftung bzw. Kuratierung bestimmter Nutzungen in den Erdgeschossen und im Bedarfsfall auch unter dem Viadukt ist dabei in jedem Fall vorgesehen und in der von der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen unterzeichneten Charta Arealentwicklung festgehalten. Eine Stipulierung solcher Vorgaben in der ÜO ist hingegen rechtlich fragwürdig und hinsichtlich der notwendigen Flexibilität in der Nutzungskonzeption des künftigen Stadtbausteins wenig zweckmässig. Von einer substanziellen Bepflanzung mit Bodenanschluss und grossflächigen Entsiegelungen muss ferner abgesehen werden bzw. können sie nur mit grösster Zurückhaltung umgesetzt werden. Grund dafür ist einerseits, dass die Fundation der Brückenpfeiler nicht auf Wassereintrag ausgelegt ist. Zudem soll die Staubeentwicklung in diesem für den ganzen ESP Ausserholligen wichtigen Durchgangsraum möglichst verhindert werden. Nichtsdestotrotz sind Stadt und Eigentümer um eine attraktive Gestaltung und Bepflanzung des Raums bemüht.</p>
P-1, V-6	<p>Der Begrünungsanteil ist zu erhöhen bzw. es wird gehofft, dass die mindestens 15% naturnahen Flächen im Aussenraum übertroffen werden.</p>	<p>Die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen haben sich im Rahmen des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) bemüht, den Anteil grüner und naturnaher Flächen in Abwägung aller Bedürfnisse in einem hochverdichteten Raum (z. B. Betriebsnutzung ewb/BLS, Mobilitätshub mit Veloerschliessung und -abstellplätzen) zu maximieren. Der Erläuterungsbericht zur ÜO stellt dar, wo und in welchem Umfang solche Flächen basierend auf den Resultaten des Studienauftrags realisiert werden.</p>
P-1	<p>Die Gestaltung des Aussenraums sollte in Absprache mit der städtischen Fachstelle Natur und Ökologie zu 100% mit einheimischen Pflanzenarten und naturnah erfolgen.</p>	<p>Der Aussenraum des Areals ist aufgrund verschiedener Anforderungen (z.B. Betriebsnutzung ewb/BLS, Mobilitätshub) sowohl heute als auch in Zukunft teilweise versiegelt. Ein bedeutender Teil des Gebiets wird zudem auch in Zukunft als Familiengartenanlage genutzt. Eine vollständig naturnahe und nur mit einheimischen Pflanzen ausgestattete Gestaltung der Aussenräume ist in diesem Kontext aus Sicht der Stadt Bern weder wünschenswert noch umsetzbar. Die Vorgaben des Biodiversitätskonzepts werden jedoch umgesetzt.</p>
V-6	<p>Es soll nicht versucht werden, einen möglichst hohen Anteil der verlangten naturnahen Flächen auf den Dächern der Gebäude zu realisieren und anzurechnen.</p>	<p>Die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen streben nicht an, einen möglichst hohen Anteil naturnaher Flächen auf den Gebäudedächern zu realisieren. Der Erläuterungsbericht zur ÜO stellt dar, wo diese Flächen basierend auf den Ergebnissen des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143) geplant sind. Darüber hinaus gelten die Anrechenbarkeiten des Biodiversitätskonzepts der Stadt Bern.</p>
P-2/4	<p>Ein möglichst grosser Teil des Aussenraums soll unversiegelt / öffentlich zugänglich sein.</p>	<p>Diese Zielsetzung wird von der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen geteilt und ist bereits in der ÜO verankert: Art. 15. Abs. 1 legt fest, dass die Flächenversiegelung auf das funktional und betrieblich notwendige Minimum zu beschränken ist. Des Weiteren wurde in Art. 11 mit Abschluss des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungsstudienauftrag nach SIA143)</p>

Stellungnahme	Kernaussage	Stellungnahme
		verbindlich festgehalten, wie gross die Flächenversiegelung je Aussenraumtyp maximal sein darf. Zudem legt die ÜO fest, welche (möglichst umfangreichen) Aussenräume öffentlich zugänglich sein müssen und dass sie nicht eingefriedet werden dürfen. Davon ausgenommen sind z.B. private Familiengartennutzungen sowie aus Sicherheitsgründen ebenfalls betrieblich genutzte Aussenräume (z.B. zu den Bahnanlagen).
V-3 V-6	<ul style="list-style-type: none"> Für den gesamten Grünraum wird die Pflanzung einer grossen Zahl grosskroniger, stattlicher Bäume gewünscht. Es wird angeregt, im Falle von ungünstigen Standortbedingungen (z.B. über unterirdischen Bauten in einer Substratschicht von lediglich 150 cm) anstelle von grosskronigen Bäumen Pergolen vorzusehen. Auch grüne Lauben könnten einladend wirken. 	Die Stadt Bern will dem Wunsch nach einer grossen Zahl grosskroniger Bäume nachkommen und hatte im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) die Pflanzung von 65 mittel- und grosskroniger Bäume als Zielgrösse verlangt. Die Resultate aus dem Studienauftrag haben verdeutlicht, dass diese Zahl aus verschiedenen Gründen (z.B. Sicherheitsabstände zu Bahnanlagen, Zugänglichkeit des Autobahnviadukts, grossflächige Familiengärten) zu ambitioniert ist. Die ÜO legt deshalb nun verbindlich fest, dass östlich des (zukünftigen) Ladenwandwegs mindestens 50 mittel- bis grosskronige Bäume zu pflanzen sind, was an diesem Standort aus Sicht der Stadt Bern und nach Prüfung der Machbarkeit einer grossen Zahl entspricht. Pergolen und Lauben werden an diesem Standort jedoch als ungeeignet erachtet und in der ÜO deshalb weder erwähnt noch gefordert.
V-6	Aussenräume sollten hinsichtlich Neophyten auch (nach ihrer Realisierung) fachgerecht gepflegt werden, was in den Vorschriften ergänzt werden sollte.	Die Stadt Bern erachtet die bestehende Bestimmung in der ÜO als ausreichend und verzichtet auf eine Ergänzung der Vorschriften. Dies da das Aufkommen von Neophyten im Bereich künftiger Baustellen und / oder auf neu geschaffenen Grünflächen gestützt auf übergeordnete gesetzliche Vorgaben (bspw. Freisetzungsvorschrift FrSV) ohnehin zu überwachen und nötigenfalls mit geeigneten Massnahmen zu bekämpfen sind. Entsprechende Auflagen werden im Baubewilligungsverfahren formuliert.
P-1	Die Aufenthaltsbereiche, Kinderspielplätze und grösseren Spielflächen sollen über die gesetzlich vorgeschriebene Mindestfläche hinaus dimensioniert werden.	Die Stadt Bern teilt den Wunsch nach einer grosszügigen Dimensionierung und hohen Qualität dieser Aussenräume. Es gilt jedoch auch die anderen öffentlichen und privaten Anforderungen (z.B. Verkehrsflächen, betriebliche Bedürfnisse der Grundeigentümerinnen, naturnahe Räume, Familiengärten etc.) zu berücksichtigen. Zudem waren Kinderspielplätze während der Durchführung des qualitätssichernden Verfahrens (Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) aufgrund der Störfallverordnung im Umfeld des Autobahnviadukts nicht erlaubt, was einer Vergrösserung über das gesetzliche Minimum entgegensteht. Eine einseitige Priorisierung oder Erhöhung der Flächenanforderungen der Aufenthaltsbereiche, Kinderspielplätze und grösseren Spielflächen war aufgrund dessen und der vielfältigen Anforderungen an die Freiräume auf dem hochverdichteten (Betriebs-) Areal mit Fokus auf «Werken und Denken» nicht zielführend und wurde nicht vorgenommen. Nach Wegfall der Pflicht zur Störfallvorsorge erlaubt die ÜO nun aber auch innerhalb des Areals und im

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
		Brücken- bzw. Viaduktraum Kinderspielplätze. Dies erhöht den Spielraum für die Verortung und allfällige Ausdehnung dieser Aussenräume.
V-1	Es soll eine hohe Wohnumfeld- und Freiraumqualität mit verbindlichen qualitativen Kriterien für (Kinder-) Spielräume angestrengt werden. Solche Räume sind u.a. anregend, verschiedenartig, gut zugänglich, für Kinder selbständig erreichbar, verkehrssicher und frei von übertriebener Regulierung. Kinder sollen als Nutzende in eine «bespielbare Stadt» integriert werden. Besonderes Potenzial für einen integrativen Ansatz wird unter dem Viadukt ausgemacht.	Die Stadt Bern und die Grundeigentümerinnen teilen die Auffassung, dass für (Kinder-) Spielräume eine hohe Qualität angestrebt werden soll und nimmt die Vorschläge dankend auf. Die ÜO wurde mit dem Vorliegen der Resultate aus dem qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) punktuell erläuternd präzisiert. Von einer spezifischen Konzeption des Viadukt- bzw. Brückenraums allein für Kinder sieht die Stadt Bern aufgrund der vielfältigen Ansprüche (bspw. Mobilitästhub) an diesen Raum ab. Dies schliesst die Schaffung einzelner spezifischer Angebote für Kinder und Jugendliche in demselben jedoch nicht aus.

4.5 Energie, Ver- und Entsorgung

<i>Stellungnahme</i>	<i>Kernaussage</i>	<i>Stellungnahme</i>
P-1	Die Idee der Realisierung eines Plusenergie-Quartiers (PEQ) soll weiterverfolgt werden.	Die Idee der Realisierung eines PEQ wurde von ewb im Rahmen einer arealbezogenen Studie geprüft. Im Zentrum standen die spezifischen Fragestellungen bei einer Arealentwicklung mit Hochhäusern. Die Studie zeigt, dass eine positive Energiebilanz bei einer Überbaung mit Hochhäusern nicht realistisch ist, da bei zu wenig zur Verfügung stehender Fläche für die Energieproduktion zu viel Energie verbraucht wird. Im qualitätssichernden Verfahren (Gesamtleistungstudienauftrag nach SIA143) wurde deshalb das Ziel eines optimalen und ganzheitlichen Lösungsansatzes verfolgt. Die Ergebnisse dieses Verfahrens zeigen auf, dass ein 2000 Watt-Areal oder eine vergleichbare Entwicklung realisiert werden kann und wird.
V-6	Im Areal anfallendes sauberes Regenwasser soll wenn möglich als Brauchwasser für die Bewässerung der Familiengärten verwendet werden.	Eine Versickerung des anfallenden nicht verschmutzten Regenabwassers und/oder dessen Nutzung als Grauwasser wird angestrebt. Die Idee wurde der Bauherrschaft zur Prüfung und evtl. Umsetzung vorgeschlagen.
V-6	Der Lichtverschmutzung sollte verstärkt Beachtung geschenkt werden.	Dieses Anliegen wird von der Stadt Bern und den Grundeigentümerinnen geteilt. Zur Vermeidung von Lichtverschmutzung hat das zukünftige Beleuchtungskonzept für Gebäude und den Aussenraum neben den Rahmenbedingungen der Sicherheit auch jene der Ökologie zu berücksichtigen – konkret die entsprechenden Vorgaben der städtischen Richtlinien zur Beleuchtung öffentlicher Aussenräume (2020), der SIA-Norm 491 und des Bundesamtes für Umwelt (2005). Eine Aufnahme eines entsprechenden Artikels in das Planungsinstrument ist jedoch aufgrund übergeordnet geltender Vorgaben (bspw. USG) nicht erforderlich.

Herausgeberin
Stadtplanungsamt Bern
Zieglerstrasse 62
Postfach 3001 Bern

T 031 321 70 10
stadtplanungsamt@bern.ch
www.bern.ch/stadtplanung

Bezugsquelle
Dieser Bericht kann bei obenstehender Adresse bezogen werden.

Schutzgebühr: CHF 25.00